



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 38]

नई दिल्ली, मंगलवार, जनवरी 31, 2017/माघ 11, 1938

No. 38]

NEW DELHI, TUESDAY, JANUARY 31, 2017/MAGHA 11, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 18 जनवरी, 2017

सं.टीएएमपी/59/2016-केओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 50 में निहित शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के हल्दिया डॉक कंप्लेक्स पर प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के लिए, प्रोत्साहन और अर्थदंड के आधार पर संलग्न आदेशानुसार निष्पादन मानक अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/59/2016-केओपीटी

कोलकाता पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी.एस.बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(जनवरी 2017 के चौथे दिन पारित)

यह मामला, कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) के हल्दिया डॉक कंप्लेक्स (एचडीसी) पर प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के लिए, प्रोत्साहन और अर्थदंड के आधार पर कार्य निष्पादन मानकों के अनुमोदन के लिए कोलकाता पत्तन न्यास केओपीटी से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने दिनांक 16 जून 2016 के पत्र के अंतर्गत महापत्तन न्यासों के लिए ड्राई बल्क कार्गो हेतु बथिंग नीति, 2016 अग्रेषित की है तथा तदनुसार वास्तविक प्रोत्साहन देने और अर्थदंड कार्यान्वित करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों को निदेश दिए हैं।

3.1 तदनुसार केपीटी ने दिनांक 19 सितंबर 2016 के अपने पत्र के माध्यम से, कार्गो कार्य हेतु ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के बारे में प्रोत्साहन/अर्थदंड के आधार पर कार्य निष्पादन मानक के अनुमोदन के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।

3.2 कथित प्रस्ताव पर केओपीटी से संबंधित अपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों के साथ परामर्श किया गया। इस मामले में केओपीटी के परिसर में 24 नवंबर 2016 को एक संयुक्त बैठक का आयोजन किया गया और इस संयुक्त बैठक में संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपने-अपने विचार रखे।

4.1. प्राधिकरण ने मामले में कार्रवाई करते हुए, मामले पर एकत्रित समग्र सूचना के संदर्भ में केओपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव का निपटान करते हुए एक स्पीकिंग आदेश जारी किया है जिसमें एचडीसी पर प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो के बारे में प्रोत्साहन/अर्थ दंड के आधार पर कार्य निष्पादन मानक और एंकरेज प्रभारों का अनुमोदन किया गया है।

4.2 प्राधिकरण द्वारा जारी किया गया स्पीकिंग आदेश, भारत के राजपत्र में अधिसूचना के अंतर्गत प्रकाशनाधीन है जिसमें कुछ समय लग सकता है। इस लिए यह प्राधिकरण, एचडीसी पर प्रहस्तित ड्राईबल्क कार्गो के बारे में कार्य निष्पादन मानक, प्रोत्साहन/अर्थ-दंड एंकरेज प्रभार, स्पीकिंग आदेश के अधिसूचित होने की प्रतीक्षा किए बिना लागू करने का इच्छुक है। इसिलए, यह प्राधिकरण, एचडीसी पर प्रहस्तित ड्राईबल्क कार्गो के बारे में कार्य निष्पादन, प्रोत्साहन/अर्थ-दंड एंकरेज प्रभार, मानक अधिसूचित करता है जो **अनुलग्नक** के तौर पर संलग्न हैं।

5. केओपीटी के प्रस्ताव अनुसार, यह प्राधिकरण, निष्पादन मानक प्रति पोत क्रेन/डैरिक का न्यूनतम बर्थ निष्पादन प्रति दिन को 01 अक्टूबर 2016 से लागू माना जाता है तथा 30 सितंबर 2017 तक एक वर्ष के लिए वैध रहेंगे।

6. इस प्राधिकरण द्वारा पारित सकारण आदेश (स्पीकिंग) आदेश प्रथक रूप से अधिसूचित किया जाएगा तथा केओपीटी को संप्रेषित कर दिया जाएगा तथा संबंधित उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों और उपयोक्ता संगठनों को संप्रेषित कर दिया जाएगा।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./401/16/143]

अनुलग्नक

हल्दिया डॉक कंप्लेक्स(एचडीसी) की प्रासंगिक बर्थों पर पारंपरिक रीति से ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रोत्साहन/अर्थ दंड हेतु निष्पादन मानकों की अनुसूची तथा रिपोर्टिंग स्टेशनों /लाइटरैज प्वायंटों पर एंकरेज प्रभार का लगाया जाना

1. एचडीसी पर विभिन्न ड्राई बल्क कार्गो के लदान/उत्तरायी के लिए निष्पादन मानक।

1.1 निष्पादन मानक :-

1.1.1 पोतों के गियरों का प्रयोग करते हुए परंपरागत पद्धति से ड्राई बल्क कार्गो की उत्तरायी के लिए मानकों के निर्धारण के लिए क्रेन के प्रति घंटा औसत फेरों और उठान कार्य के लिए क्रमशः 12 और 0.75 पर विचार किया गया है क्योंकि ड्राई बल्क कार्गो वाहक पोत, ड्राफ्ट की प्रतिबद्धताओं के कारण पूरे भार के 35 से 40 प्रतिशत मात्रा के साथ ही एचडीसी पर आते हैं।

1.1.2. एचडीसी के प्रासंगिक बर्थों पर पोतीय क्रेनों के माध्यम से प्रहस्तित ड्राई बल्क वस्तुओं का औसत पोत दिवसीय उत्पादन प्रति पोत 4 क्रेन और 22.5 कार्य घंटे प्रति दिन की दर से इस प्रकार होंगे:

क्रम सं.	वस्तु	औसत क्रेन फेरे/घंटा	प्रति पोत क्रेनों की सं.	सीबीएम में ग्रेब का आकार	कार्य निष्पादन मानक आरंभ होने की तिथि से प्रथम वर्ष के लिए पोत दिवसीय उत्पादन(मी. टनों में प्रति पोत/ दिन
1.	कोयला	12	4	12	6225
2.	मेट कोक	12	4	12	5850
3.	चूना पत्थर	12	4	12	10275
4.	मैंगनीज़ अयस्क	12	4	10	7350
5.	लौह अयस्क	12	4	8	9750
6.	खाद	12	4	12	6000
7.	सीमेंट लिंकर	12	4	12	10950
8.	जिप्सम	12	4	12	10950

1.2 अर्थदंड /प्रोत्साहन

1.2.1 पोत के बर्थ में रुकने की अवधि की गणना उपयुक्त निर्धारित निष्पादन मानकों के अनुसार की जाएगी।

1.2.2 बर्थ में रुकने के निर्धारित समय का लक्ष्य प्राप्त न करने पर या प्राप्त करने पर अर्थ दंड/या प्रोत्साहन निम्न प्रावधानों के अनुसार लागू होंगे।:

- (i) यदि पोत की वास्तविक कार्यावधि (बर्थिंग और पोत कार्य समाप्त होने के मध्य) निर्धारित समय से अधिक परंतु 5 प्रतिशत से कम समय के रुकता है तो उस वस्तु के लिए कोई प्रभार या प्रोत्साहन लागू नहीं होगा।
- (ii) यदि पोत की वास्तविक कार्यावधि (बर्थिंग और पोत कार्य समाप्त होने के मध्य) निर्धारित समय के अधिक 5 प्रतिशत से अधिक समय के रुकता है तो उस वस्तु के लिए अतिरिक्त घंटों के लिए कार्य पूरा होने तक सामान्य बर्थ किराया का 2 गुणा किराया प्रभार लागू होगा।
- (iii) यदि पोत की वास्तविक कार्यावधि (बर्थिंग और पोत कार्य समाप्त होने के मध्य) निर्धारित समय के 5 प्रतिशत से कम समय के रुकता है तो उस वस्तु के लिए प्रत्येक अतिरिक्त प्रतिघंटा बचत के लिए बर्थ किराया प्रभार प्रोत्साहन दिया जाएगा।

नोट: अर्थदंड/प्रोत्साहन के बारे में प्रावधान संबंधी नोट

- i.) अर्थ दंड प्रोत्साहन के लिए अवधि की गणना हेतु घंटे का कुछ भाग पूर्ण घंटे के तौर पर माना जाएगा।
- ii.) पोत द्वारा प्राप्त वास्तविक कार्य-निष्पादन मानकों की गणना के लिए पोत से संबंधित, मौसम से संबंधित कारणों से कार्य में रुकावट को नहीं गिना जाएगा। ऐसे कारणों का विवरण नीचे दिया जाता है:-

- (क) पत्तन में कार्य न होना/पत्तन के उपकरणों की अनुपलब्धता के कारण
- (ख) मौसम संबंधी रुकावट।
- (ग) पत्तन के कारण पोतों की बर्थ में अदला बदली।
- (घ) प्रत्येक ड्राफ्ट सर्वेक्षण के लिए अधिकतम ड्राफ्ट अवधि 30 मिनट।
- (ङ) किसी अन्य कारण से कार्य रुकने पर होने वाली क्षति को बोर्ड के अनुमोदन से निष्पादन मानकों की परिधि से बाहर रखा जाएगा।

2. रिपोर्टिंग स्टेशनों/लाइटरेज प्वायंटों पर एंकरेज/अर्थ दंड

2.1. पोत की पुकार और पत्तन द्वारा पॉयलटों के आबंटन से पश्चात भी पोत, पोतीय/निर्यातक के कारण पत्तन या लाइटरेज प्वायंट पर आने से मना करता है तो पत्तन द्वारा निम्न दरों से एंकरेज प्रभार लिया जाएगा:

अकार्य समय	लागू अर्थदंड
पुकार के पश्चात प्रथम 48 घंटे	पोत की प्रथम पुकार से संपूर्ण प्रतीक्षा अवधि के लिए दरमानों के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभार का 10 प्रतिशत
प्रथम 48 घंटे के पश्चात 96 घंटे तक	पोत की प्रथम पुकार से संपूर्ण प्रतीक्षा तक की अवधि के लिए दरमानों के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभार का 25 प्रतिशत
96 घंटे के पश्चात	पोत की प्रथम पुकार से संपूर्ण प्रतीक्षा तक की अवधि के लिए दरमानों के अनुसार लागू बर्थ किराया प्रभार का 50 प्रतिशत

2.2 पोत की पुकार के समय से पॉयलट के पोत पर आने तक के मध्य का समय अकार्य अवधि मानी जाएगी।

2.3 इसके अतिरिक्त सॉंगर पर पोत की अकार्यपूर्ण स्थिति में निम्न दर से अर्थ दंड का प्रस्ताव भी किया गया है:

अकार्य समय	लागू अर्थदंड
प्रथम 48 घंटे	पोत के अकार्यपूर्ण स्थिति में होने पर प्रति घंटा या उसके किसी भाग के लिए दरमानों के अनुसार, लागू बर्थ किराया का 25 प्रतिशत ।
48 घंटे से अधिक	पोत के अकार्यपूर्ण स्थिति में होने पर प्रति घंटा या उसके किसी भाग या शेष पूरी अवधि के लिए दरमानों के अनुसार, लागू बर्थ किराया का 50 प्रतिशत ।

2.4. अकार्यपूर्ण अवधि का रिकार्ड हार्वरमास्टर (रीवर) केओपीटी द्वारा रखा जाएगा क्योंकि संबंधित बिल केडीएस द्वारा तैयार किए जाते हैं।

2.5. तथापि, पत्तन, किन्हीं विशेष परिस्थितियों में एंकरेज प्रभार से छूट प्रदान कर सकता है जिसके लिए अध्यक्ष का अनुमोदन अपेक्षित होगा।

3. यथोक्त, निर्दिष्ट निष्पादन और अर्थदंड प्रोत्साहन मानक और एंकरेज/अर्थदंड 01 अक्टूबर, 2016 से प्रभावी माने जाएंगे।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 18th January, 2017

No. TAMP/59/2016-KOPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, the Tariff Authority for Major Ports hereby notifies the Performance Norms based Incentive and Penalty for cargo operation in respect of Dry Bulk Cargo handled at Haldia Dock Complex (HDC), of the Kolkata Port Trust (KOPT) as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/59/2016 - KOPT

Kolkata Port Trust

Applicant

QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 4th day of January 2017)

This case relates to a proposal received from Kolkata Port Trust (KOPT) for approving the Performance Norms based Incentive and Penalty for cargo operation in respect of Dry Bulk Cargo handled at Haldia Dock Complex (HDC)

2. The Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter dated 16 June 2016 has forwarded the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo for Major Ports, 2016 and have directed all the Major Port Trusts to implement the norms with actual incentives and penalties.

3.1. Accordingly, the KOPT, vide its letter dated 19 September 2016, has filed a proposal for approving the Performance Norms based Incentive and Penalty for cargo operation in respect of Dry Bulk Cargo handled at HDC.

3.2. The said proposal was taken up for consultation with the concerned users/user organisations of the KOPT. A joint hearing in this case was held on 24 November 2016 at the premises of KOPT. At the joint hearing, the KOPT and the concerned users/organisation bodies have made their submissions.

4.1. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, this Authority has passed a speaking Order disposing of the proposal filed by the KOPT for approving the Performance Norms based Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at HDC.

4.2. The speaking Order passed by this Authority is in the process of notification in the Gazette of India which is likely to take some time for notification. This Authority desires that the norms for Performance, Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at HDC may come into force without waiting for notification of the detailed speaking Order. Therefore, this Authority notifies the norms for Performance, Incentive/ Penalty, Anchorage charges in respect of Dry Bulk Cargo handled at HDC, which is attached as **Annex**.

5. The said provisions are deemed to have come into effect from 01 October 2016 and may remain valid for a period of one year upto 30 September 2017.

6. The speaking Order passed by this Authority will be notified separately and communicated to the KOPT and the relevant users/ user organisations in due course of time.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/.Exty./401/16/143]

Annex

SCHEDULE OF PERFORMANCE NORMS FOR INCENTIVE/ PENALTY FOR HANDLING OF DRY BULK CARGO BY CONVENTIONAL METHOD AT RELEVANT BERTH(S) OF HALDIA DOCK COMPLEX (HDC) AND LEVY OF ANCHORAGE CHARGES AT THE REPORTING STATIONS/ LIGHTERAGE POINTS:

1. Performance norms for loading/unloading of various dry bulk cargo at HDC

1.1. Performance norms:-

- 1.1.1. For fixation of performance norms for unloading of dry bulk cargo in conventional methods using ship's gears the average crane cycles per hour and average picking factor have been considered as 12 and 0.75 respectively as dry bulk cargo carrying vessels are always calling HDC with 35% to 40% of the full load quantity due to draft constraints.

- 1.1.2. In the above premises, the average ship day productivity of various dry bulk commodities handled through ship's cranes at relevant berth(s) of HDC, considering four working cranes per vessel and 22.5 hours working time per day, will be as given below:

					Performance Norms
Sr. No.	Commodity	Average crane cycles per hour	No. of cranes per vessel	Grab size in CBM	Ship-day productivity for the first year after the date of its introduction (in MT per vessel per Day)
1	Coal	12	4	12	6225
2	Met Coke	12	4	12	5850
3	Limestone	12	4	12	10275
4	Manganese Ore	12	4	10	7350
5	Iron Ore	12	4	8	9750
6	Fertilizer	12	4	12	6000
7	Cement linker	12	4	12	10950
8	Gypsum	12	4	12	10950

1.2. **Penalty/Incentive:-**

- 1.2.1 The stipulated time for a vessel's stay at berth will be calculated based on the stipulated performance norms as mention above.

- 1.2.2. For failure or success in achieving the stipulated time at berth, penalty/incentive will be applicable as per the provision given below:

- (i) If the actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) remains within 5% (higher or lower) of the stipulated time for that commodity, then no penalty/incentive will be levied/paid.
- (ii) In case where actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) exceeds 5% of the stipulated time for that commodity, penalty will be levied 2 times of the normal berth hire charges for additional hours taken to complete the ship's cargo operation.
- (iii) In cases where actual working period of the ship (time between berthing at the working berth till completion of vessel's operation) is lower than the stipulated time by more than 5% of the same then incentive will be paid at the rate of berth hire charges for every additional hour saved.

Note to provisions regarding Penalty/Incentive Norms:

- (i) For the purposed of calculation of time for computation of penalty/incentive, fraction of an hour will be considered as full hour.
- (ii) In computing actual performance achieved by each ship for the purpose of calculating penalty/incentive and stoppage of operation on account of port related or weather related issues will be discounted. Such exclusions are listed below:
 - (a) Breakdown/non-availability of port provided equipment at berth.
 - (b) Weather related stoppage.
 - (c) Shifting of ships between berth on account of port.

- (d) Time consumed for each draft surveys upto a maximum period of 30 minutes.
- (e) Time lost due to stoppage of work for any other reasons will be excluded for calculation of performance norms, only with the approval of the Board.

2. Levy of Anchorage/penal charges at the reporting stations /lighterage points:

- 2.1. Even after calling the vessel and allocation of pilots by port, the vessel refuses to call at the port or lighterage point due to the reasons attributable to the vessel/exporter, then Anchorage charges will be levied by port at the following rates:

Idling Time	Applicable penal charges
For first 48 hours after calling the vessel	10% of the applicable Berth Hire charges as per SOR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called
After 48 hours & upto 96 hours	25% of the applicable Berth Hire charges as per SOR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called
After 96 hours till boarding of pilot	50% of the applicable Berth Hire charges as per SOR for the entire duration of waiting since the vessel was initially called

- 2.2. Idling period is to be considered from the time when the vessel is initially called till actual pilot boarding time.
- 2.3. In addition, penalty is also proposed to be imposed at the following rates for idling of vessels at Saugar.

Idling Time	Applicable penal charges
For first 48 hours	25% of the applicable Berth Hire Charges as per SOR for idling of vessels for every hour or part thereof.
More than 48 hours	50% of the applicable Berth Hire Charges as per SOR for idling of vessels for every hour or part thereof for the entire period.

- 2.4. The record pertaining to idle time will be maintained by Harbour Master (River), KOPT, since the related bills are raised from KDS end.
- 2.5. However, the port can exempt vessels from paying anchorage charges in exceptional circumstance and the same will require approval of the Chairman.

3. The performance and penalty/ incentive norms as specified above and levy of anchorage/ penal charge as specified above will be effective from 1 October 2016.
